

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ŚRODOWISKA<sup>1)</sup>**

z dnia 14 grudnia 2016 r.

**w sprawie wysokości opłaty za brak sieci zbierania pojazdów**

Na podstawie art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2016 r. poz. 803) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość:

- 1) opłaty stałej za brak sieci zbierania pojazdów - 12 000 zł;
- 2) stawki opłaty za brak sieci zbierania pojazdów - 12 zł za brak jednej stacji demontażu lub jednego punktu zbierania pojazdów w ciągu roku kalendarzowego za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju w tym roku kalendarzowym.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

**MINISTER ŚRODOWISKA**

MINISTER ŚRODOWISKA

Prof. dr hab. Jan Szyszko

Dyrektor Departamentu  
Gospodarki Odpadami  
*Magdalena Górska*

PODSZEFKLEJANIE STANU

*Sławomir Mazurek*

<sup>1)</sup> Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. poz. 1904 i 2095).

Naczelnik Wydziału  
*Patryk Sosnowski*

*SK*  
Sylvia Kustron

Kierujący Zespołem  
Prawa UE i Międzynarodowego  
*Kamil Zawadzki*  
Główny Specjalista

Zastępca Dyrektora  
Departamentu Prawnego  
*David Wójcik*

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, zwanej dalej "siecią", stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2016 r. poz. 803). Przepisy dotyczące obowiązku zapewnienia sieci przez przedsiębiorcę (art. 11 ustawy z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji) oraz art. 14 ww. ustawy - odnoszącego się do opłaty za brak sieci zostały zmienione ustawą o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 27 maja 2015 r. (Dz. U. poz. 933 i 1688). Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami zmienia się również, między innymi, sposób naliczania opłaty za brak sieci. Opłata za brak sieci jest zależna od liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w danym roku kalendarzowym przez wprowadzającego pojazd, liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci, a także liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów. Takie podejście umożliwia nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci.

Przed wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 27 maja 2015 r. obowiązywała opłata za brak sieci liczona jako iloczyn stawki opłaty za brak sieci (500 zł) i liczby pojazdów wprowadzonych w danym roku na terytorium kraju przez wprowadzającego pojazd oraz ilorazu liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci, i liczby dni w danym roku. Podmioty, które nie zapewniały sieci uiszczały opłatę w wysokości 500 zł za każdy wprowadzony pojazd. Powyższe opłaty były bodźcem, który umożliwił rozwój sieci stacji demontażu na terenie kraju. W roku 2009 stacji było 149 a w roku 2014 – 783 (źródło: dane własne).

W związku z powyższym, zdecydowano ustalić wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci tak aby wysokość opłaty za brak sieci pozostała na poziomie podobnym do dotychczasowego.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia jest zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

W § 2 określono termin wejścia w życie rozporządzenia na dzień 1 stycznia 2017 r., w celu zapewnienia ciągłości oraz prawidłowego funkcjonowania systemu opłat za korzystanie ze środowiska. Wyznaczenie takiego terminu uwzględnia uchwałę Nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (Dz. U. poz. 205).

<b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty za brak sieci zbierania pojazdów <b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Środowiska <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Podsekretarz Stanu Pan Sławomir Mazurek Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Adamczyk-Gorzowska tel. 22 5792783	<b>Data sporządzenia</b> 8 września 2015 r. <b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. z 2016 r. poz. 803) <b>Nr w wykazie prac 155</b>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Problemem jest niezapewnienie sieci zbierania pojazdów, zwanej dalej "siecią", przez wprowadzających pojazdy. Zgodnie z art. 11 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2016 r. poz. 803), zwanej dalej „ustawą”, wprowadzający pojazdy są obowiązani do zapewnienia sieci. Zgodnie z ustawą podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie są obowiązane do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w różnych miejscowościach, co oznacza konieczność zapewnienia co najmniej 48 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów na terenie kraju. Wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie są, na podstawie art. 11 ustawy, obowiązani do zapewnienia sieci składającej się co najmniej z 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Oznacza to zmianę wcześniejszych zasad wywiązywania się z obowiązku zapewnienia sieci oraz wiąże się ze zmianą wzoru obliczania opłaty. Wysokość opłaty została mocniej powiązana z liczbą brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów co umożliwia nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci.

W przypadku, gdy wprowadzający nie wywiąże się z obowiązku zapewnienia sieci, jest obowiązany do uiszczenia opłaty za jej brak. Art. 14 ust. 6 ustawy upoważnia Ministra Środowiska do określenia wysokości opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci. Odpowiednia wysokość tych opłat ma na celu skłonić wprowadzających pojazdy do tworzenia sieci.

Niewydanie rozporządzenia będzie skutkować brakiem możliwości obliczenia oraz egzekwowania opłat za brak sieci, co może prowadzić do wzrostu nielegalnego zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

## **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**

Rekomenduje się wprowadzenie opłaty za brak sieci proporcjonalnie do stopnia niezapewnienia sieci na takim poziomie, by była skutecznym bodźcem ekonomicznym służącym zapewnieniu sieci.

Zgodnie z załącznikiem do ustawy wysokość opłaty za brak sieci jest zależna od liczby:

- pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w danym roku kalendarzowym;
- dni w roku, w których nie zapewniono sieci;
- brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów.

Koszt recyklingu jednego pojazdu kształtuje się na poziomie od 600 do 1500 zł i jest zależny od wielu czynników. Jednym z nich jest koszt pozyskania pojazdu (200-500 zł) wynikający z faktu, że nadal funkcjonują nielegalne stacje demontażu oferujące właścicielom pojazdów lepsze warunki finansowe niż legalne stacje demontażu, działające zgodnie z przepisami ochrony środowiska i wydające zaświadczenia o demontażu. Działania legislacyjne, kontrolne, karne wielu organów mają na celu eliminację działania nielegalnych stacji demontażu, dzięki czemu koszt pozyskania pojazdu będzie zminimalizowany, a ogólny koszt recyklingu pojazdu ulegnie zmniejszeniu. Rekomendowana wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 12 000 zł, zaś rekomendowana stawka opłaty za brak sieci wynosi 12 zł za brak jednej stacji.

Oczekiwany efekt jest wywiązanie się przedsiębiorców z obowiązku zapewnienia sieci.

## **3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

W niektórych krajach członkowskich, jak w Wielkiej Brytanii, producenci muszą przedstawić plan zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym przedstawić swoją sieć, i taki plan musi być zatwierdzony przez odpowiednią administrację. Brak przedstawienia takiego planu uznawany jest za wykroczenie. W Słowenii stosuje się kary za brak sieci, w wysokości do 30 000 Euro rocznie.

## **4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wprowadzający powyżej 1000 pojazdów rocznie	40 podmiotów	Dane własne na podstawie informacji przekazywanych	Przepisy ustawy zmniejszają wymaganą

		przez przedsiębiorców Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska	liczbę stacji demontażu/punktów zbierania w sieci z około 120 do 48 na terenie kraju. Firmy spełniające wymagania odnośnie do zapewnienia sieci w obecnym stanie prawnym w większości dysponują wymaganymi 3 stacjami demontażu/punktami zbierania w każdym województwie. Wprowadzający 1001 pojazdów rocznie, w przypadku gdy nie ma żadnej umowy ze stacją demontażu (lub punktem zbierania pojazdów) przez 365 dni w roku, będzie obowiązany do wniesienia opłaty w wysokości 588 576 zł.
Wprowadzający poniżej 1000 pojazdów rocznie	Kilka tys. podmiotów	j.w.	Biorąc pod uwagę, że większość z tych podmiotów dotychczas była obowiązana do wniesienia na rachunek Narodowego Funduszu

			<p>Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju, ich obciążenie na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmniejszeniu.</p> <p>Załączona tabela prezentuje kształtowanie się opłaty dla poszczególnych podmiotów przy założeniu, że nie mają umowy z żadną stacją demontażu (lub punktem zbierania pojazdów) przez 365 dni w roku.</p>
Prowadzący stacje demontażu	Okolo 850 podmiotów	Dane własne na podstawie wykazów prowadzonych przez marszałków województw	Ze względu na zmianę warunków dotyczących tworzenia sieci może zmniejszyć się liczba stacji demontażu.
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	Dane własne	Oddziaływanie pośrednie – wpływy z opłat stanowią przychód NFOŚiGW, a jednocześnie ich wysokość jest

			uzależniona od stopnia wywiązania się przedsiębiorców z obowiązku utworzenia sieci.
--	--	--	---

#### **5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**

Odbyły się konsultacje publiczne, przeprowadzone w oparciu o §34 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.). Projekt został przekazany następującym podmiotom:

1. Fundacja Pracowni Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”;
2. Instytut Transportu Drogowego;
3. Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Żłomem
4. Krajowa Izba Gospodarki Odpadami;
5. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu;
6. Polska Izba Gospodarki Odpadami;
7. Polska Izba Ubezpieczeń;
8. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
9. Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto;
10. Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych;
11. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów;
12. Stowarzyszenie na Rzecz Wspierania Demontażu Pojazdów „Pro Recykling”;
13. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny;
14. Związek Dealerów Samochodów;
15. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.

Ponadto, projekt rozporządzenia został przekazany do zaopiniowania:

1. marszałkom województw;
2. wojewodom.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostały zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

#### **6. Wpływ na sektor finansów publicznych**



ceny stałe z ..... r.)	małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—	—	—	—	—	—	—
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Dla wprowadzających ponad 1000 pojazdów w ciągu roku dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdu lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu został, w ramach nowelizacji omawianej ustawy, zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie były co najmniej 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów. Zmniejsza to wymaganą liczbę stacji demontażu/punktów zbierania w sieci z około 120 do 48 na terenie kraju. Firmy spełniające wymagania odnośnie do zapewnienia sieci w obecnym stanie prawnym w większości dysponują wymaganymi 3 stacjami demontażu/punktami zbierania w każdym województwie. Przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego wskazali przykład jednego podmiotu, który w jednym województwie nie spełniał wymagań ustawy i zapewniał tylko dwie stacje demontażu. Przy założeniu, że nie podjąłby on próby zmiany kształtu sieci, opłata za niezapewnienie sieci wyniosłaby w jego przypadku, zależnie od liczby wprowadzonych pojazdów od około 32 000 zł do około 380 000 zł. Jednak obecnie liczba stacji demontażu na terenie kraju (w 2014 r. około 900 stacji) pozwala na dokonanie korekt w strukturze sieci, a więc i uniknięcie opłaty za brak sieci.</p>						
	sektor mikro-,	Jeśli chodzi o wprowadzających mniej niż 1000 pojazdów						

	małych i średnich przedsiębiorstw	rocznie będą oni, na podstawie art. 11 ustawy, obowiązani do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Biorąc pod uwagę, że większość z nich dotychczas była obowiązana do wniesienia na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju, ich obciążenie na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmianie, analizy dotyczącej wysokości opłat w zależności od liczby wprowadzanych pojazdów zostały załączonej tabeli.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		-
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Projekt jest kontynuacją aktualnie obowiązujących przepisów zatem nie wpłynie na zmianę obciążeń regulacyjnych.	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja dotyczy zagadnień związanych z ochroną środowiska i zdrowia ludzi, jednak nie przewiduje się wystąpienia zmian w stosunku do sytuacji obecnej. Przepisy rozporządzenia mają pozytywny wpływ na ochronę środowiska, jako że opłata za brak sieci stanowi czynnik ekonomiczny zachęcający do budowy sieci przez wprowadzających pojazdy.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z upoważnienia zawartego w art. 14 ust. 6 ustawy, której przepisy weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Wobec tego niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w terminie umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie ww. ustawy, czyli z dniem 1 stycznia 2017 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Ewaluacja efektów projektu zostanie przeprowadzona po okresie co najmniej dwóch lat funkcjonowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Ewaluacja zostanie dokonana w ramach monitoringu wprowadzających pojazdy pod kątem wywiązywania się z obowiązku zapewnienia sieci, przy weryfikacji ewentualnych wpływów z opłaty za brak sieci.	

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Porównanie wysokości opłat za brak sieci (lub wysokości opłaty recyklingowej uiszczanej przez podmioty, które nie były obowiązane do zapewniania sieci) zgodnej z przepisami ustawy w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 stycznia 2016 r. z wysokością opłaty za brak sieci zgodnej z przepisami ustawy w brzmieniu obowiązującym po dniu 1 stycznia 2016 r.

Załącznik do OSR

Porównanie wysokości opłat za brak sieci (lub wysokości opłaty recyklingowej uiszczanej przez podmioty, które nie były obowiązane do zapewniania sieci) zgodnej z przepisami ustawy w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 stycznia 2016 r. z wysokością opłaty za brak sieci zgodnej z przepisami ustawy w brzmieniu obowiązującym po dniu 1 stycznia 2016 r.

Liczba wprowadzonych pojazdów w danym roku kalendarzowym [szt.]	Wysokość opłaty przed 1 stycznia 2016 r. [zł]	Wysokość opłaty po wejściu w życie rozporządzenia [zł]
1	500	12 036
10	5 000	12 360
11	5 500	12 396
50	25 000	13 800
51	25 500	13 836
100	50 000	15 600
101	50 500	15 636
300	150 000	22 800
500	250 000	30 000
1 000	500 000	48 000
1 001	500 500	588 576